KOLKATA CYCLE SAMAJ
কলকাতা সাইকেল সমাজ
Block S8, Manicktala Housing Estate, Kol 700054
M. 9477355084; Email : cyclesamaj.kolkata@gmail.com

No. তাং -

প্রতি
শুভেন্দু অধিকারী
ভারপ্রাপ্ত পরিবহণ মন্ত্রী
পশ্চিমবঙ্গ সরকার
পরিবহণ ভবন
কলকাতা - ১

আমরা যারা কলকাতায় সাইকেল চালাই, তারা কলকাতা শহরের পরিকল্পনা, যান-পরিবহণ এবং পরিবেশের সঙ্গে সম্পর্কিত একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ের প্রতি আপনার মনোযোগ আকর্ষণ করতে চাই।
আপনি হয়ত অবগত আছেন, একসময় সারা কলকাতায় প্রচুর সাইকেল চলত। উদাহরণস্বরূপ, কলকাতার কেন্দ্রীয় এলাকা নিউমার্কেটেই ছিল একটি বড় সাইকেল স্ট্যান্ড, সম্ভবতঃ পুরসভার তত্ত্বাবধানেই (সংযোজনী ১)।
কিন্তু গত শতাব্দীর শেষ দশক থেকে মোটরবাইক এবং প্রাইভেট গাড়ির দাপটে সাইকেল কোণঠাসা হতে শুরু করে। ভারী এবং গতিশীল গাড়ির কাছে রাস্তায় সাইকেল চালক একটি 'ন্যুইসেন্স' হিসেবে দেখা দেয়। এবং তদানীন্তন রাজ্য সরকারের সর্বোচ্চ স্তর থেকে কলকাতার রাস্তা থেকে 'ধীরগতির যান' (যার মধ্যে সাইকেলও পড়ে) সম্পূর্ণভাবে তুলে দেওয়ার জন্য 'নীতিগত সিদ্ধান্ত' নেওয়া হয়। কলকাতার হাতে টানা রিকশা নিয়ে ১৯৯৯ সালে কলকাতা পুলিশ কমিশনারের কলকাতা হাইকোর্টে পেশ করা একটি নথিতে এই 'নীতিগত সিদ্ধান্ত' এবং 'ইচ্ছা'র স্পষ্ট ইঙ্গিত দেওয়া হয় (সংযোজনী ২)।
২০০০ সাল থেকে ... সাল অবধি কলকাতা শহরে মোটরগাড়ি এবং মোটরবাইক বেড়েছে ... গুণ। (সংযোজনী ৩) কিন্তু কলকাতা শহরে রাস্তার পরিমাণ প্রায় বাড়েনি। এছাড়া কলকাতা শহরে রাস্তার পরিমাণও বেশ কম, দশ শতাংশেরও কম। যা একটি মেট্রো শহরে যত রাস্তা থাকতে পারে, তার চেয়ে অনেকটাই কম। ফলতঃ এই বাড়তি মোটরগাড়ি কলকাতার রাস্তাকে পুরোপুরি প্রাইভেট কার এবং মোটরবাইকের নিরঙ্কুশ অধিকারে এনে ফেলেছে। পঙ্গু হয়েছে গণপরিবহণ। আমাদের নিজেদের করা একটি সমীক্ষায় আমরা দেখছি, কলকাতার রাস্তায় ব্যস্ত সময়ে সত্তর শতাংশ গাড়িই প্রাইভেট কার বা মোটরবাইক। বাস পাঁচ-ছয় শতাংশ, সাইকেলও পাঁচ-ছয় শতাংশ (সংযোজনী ৪)।
সাইকেল শুধু মোটরবাইক ও মোটরগাড়ির দাপটে কোণঠাসা হয়নি। পূর্বতন রাজ্য সরকারের 'নীতিগত সিদ্ধান্ত'-র সঙ্গে সংগতি রেখে ২০০৮ সাল থেকে কলকাতার সাইকেল চালকদের ওপর নেমে এসেছে ব্যান বা নিষেধাজ্ঞা। প্রথমে ৩৮ টি রাস্তায়, পরে ১৭৪ টি রাস্তায়, তারপর ফের কমিয়ে ৬২টি রাস্তায় সাইকেল চালানোর নিষেধাজ্ঞার পরিপ্রেক্ষিতে, কলকাতার রাস্তায় সাইকেল চালানো শুধু অসুবিধাজনক স্তরে আর নেই, হয়ে দাঁড়িয়েছে অপরাধ। হ্যাঁ, আমাদের সাইকেল চালকদের কেবলমাত্র সাইকেল চালানোর জন্যই কখনো কখনো একশ' টাকা জরিমানা দিতে হয় ট্রাফিক পুলিশকে। এ সম্বন্ধে বিস্তারিত আপনাকে চিঠির পরবর্তী অংশে জানাচ্ছি।

KOLKATA CYCLE SAMAJ
কলকাতা সাইকেল সমাজ
Block S8, Manicktala Housing Estate, Kol 700054
M. 9477355084; Email : cyclesamaj.kolkata@gmail.com

কিন্তু গত ২০ বছরে বিশ্বে শহর পরিকল্পনার ব্যাপারে এক যুগান্তকারী পরিবর্তন ঘটে গেছে। মোটরগাড়ি নির্ভরতা যে শহরের বাতাসকে বিষাক্ত করে দিয়েছে, তার উপলব্ধি হয়েছে। এমনিতেই বিশ্ব উষ্ণায়ন এবং জলবায়ু পরিবর্তনের কারণে কার্বন ডাই অক্সাইড উদ্‌গীরণের ওপর নিয়ন্ত্রণ শুরু হয়েছে বিশ্ব জুড়ে। শহর পরিকল্পনায় আবার ফিরে এসেছে সাইকেল, যাকে একসময় বাদ দিয়ে দেওয়া হয়েছিল 'ধীরগতির যান' বদনাম দিয়ে। রাষ্ট্রপুঞ্জ ৩ জুন-কে বিশ্ব বাইসাইকেল দিবস ঘোষণা করেছে এবং একটা 'ভিশন ডকুমেন্ট'-এ ২০৩০ সালের মধ্যে শহরের যানবাহনের অন্ততঃ ৫০ % সাইকেল করার লক্ষ্যমাত্রা ঘোষণা করেছে (সংযোজনী ৫)

এই পরিপ্রেক্ষিতে **আমরা চাই, আপনি আমাদের প্রিয় শহর কলকাতার ক্ষেত্রেও নতুন পরিবহণ নীতি তৈরির উদ্যোগ নিন, যার কেন্দ্রবিন্দুতে থাকবে সাইকেল।** সাইকেলের প্রয়োজনীয়তা এবং উপযোগিতা (স্বাস্থ্যগত, খরচ না থাকা, তেলের ব্যবহার না থাকা, ধোঁয়া না ছাড়া ইত্যাদি) সম্পর্কে নতুন করে কিছু বলার নেই। আমরা স্বপ্ন দেখি, হল্যান্ডের আমস্টারডামের মতো কলকাতাও একদিন সাইকেল নগরী হবে। কলকাতাতেও গড়ে উঠবে লন্ডন বা মিউনিখ শহরের মতো সাইকেল পরিকাঠামো (সংযোজনী ৬)।

নিচে আমরা কয়েকটি পয়েন্টে আমাদের বক্তব্য বিস্তারিত জানাচ্ছি।

১) সাইকেল চালকদের 'সাইকেল চালানোর জন্য' জরিমানা ও সাইকেল বাজেয়াপ্তকরণ সম্পূর্ণভাবে বন্ধ করা

আপনি জানেন, এই বিষয়টি নিয়ে আমরা এবং কলকাতার অন্যান্য সাইকেল সংগঠন দীর্ঘদিন ধরে বলে আসছি। আমরা 'কলকাতা সাইকেল সমাজ' দীর্ঘদিন ধরে কলকাতায় সাইকেলকে যানবাহনের স্বীকৃতি প্রদানের দাবিতে এবং কলকাতার রাস্তাঘাটে সাইকেল নিষেধাজ্ঞার বিরুদ্ধে আন্দোলন করে আসছি। বিষয়টি একটু বিশদে বলতে চাই।

কলকাতা এলাকায় বিভিন্ন থানার চত্বরে স্রেফ রাস্তা দিয়ে সাইকেল চালানোর জন্য সাইকেল চালকদের সাইকেল আটক করে তাদের কাছ থেকে একশ' টাকা জরিমানা নেওয়া হচ্ছে এবং তার বিনিময়ে তাদের একটি ট্রাফিক পুলিশ স্ট্যাম্প দেওয়া ও তারিখ উল্লেখ করা কাগজের স্লিপ ধরিয়ে দেওয়া হচ্ছে। কড়েয়া থানা, গড়িয়াহাট থানা, টালিগঞ্জ থানা, পার্ক স্ট্রিট থানা ইত্যাদিদের এবিষয়ে ব্যাপক সক্রিয়তা লক্ষ্য করা যায়। সাধারণতঃ দেখা যাচ্ছে, একজন ট্রাফিক পুলিশ এবং কিছু সাধারণ পোশাকের লোক নিজেদের পুলিশের লোক পরিচয় দিয়ে সাইকেল চালকদের রাস্তা থেকে ধরছে। সাইকেল আটকে রেখে থানার মধ্যে গিয়ে থানার কোনো কর্মীর কাছে একশ' টাকা জরিমানা দিতে বলছে। সাইকেল আটক হবার পর কোনো সাইকেল চালক যদি সঙ্গে সঙ্গে ওই একশ' টাকা 'জরিমানা' না দিতে চায়/পারে, তাহলে তাকে পুলিশের পক্ষ থেকে বলা হচ্ছে, কোর্টে গিয়ে ছাড়াতে। পুলিশ কোর্টে গিয়ে ছাড়াতে গেলে সেখানে সাইকেল চালককে হয়রানি ও গড়িমসির শিকার হতে হচ্ছে, এবং অন্তত দুটি কাজের দিন নষ্ট করার পর যখন সে ফের থানায় এসে সাইকেল ছাড়া পাচ্ছে, তখন দেখা যাচ্ছে, তাকে 'TRA 1965' তে সাইকেল নিষেধাজ্ঞার উল্লেখ করে সাইকেল ধরা হয়েছে।

আমরা নিম্নলিখিত বিষয়গুলির দিকে আপনার দৃষ্টি আকর্ষণ করছি :

ক) রসিদ ছাড়া ফাইন নেওয়া বেআইনি

ট্রাফিক গার্ডের স্ট্যাম্প দেওয়া কাগজে তারিখ লিখে সাইকেল চালকদের কাছ থেকে একশ' টাকা জরিমানা নেওয়া সম্পূর্ণ বেআইনি একটি পদক্ষেপ। যথোপযুক্ত রসিদ ছাড়া কোনো টাকা কোনো সরকারি কর্মী নিতে পারেন না। কিন্তু ওপরের বর্ণনা থেকেই স্পষ্ট, রসিদ ছাড়া জরিমানা নেওয়া হয়। উদাহরণস্বরূপ আপনার কাছে এ কিছু সাম্প্রতিক রশিদ-এর ফটোকপি দেওয়া হল (সংযোজনী ৭)।

খ) মোটর ভেহিকলস আইনে কোথাও সাইকেল চালানোর জন্য সাইকেল চালকের থেকে জরিমানা নেওয়ার কথা বলা নেই

TRA 1965 র ভিত্তিতে কলকাতা পুলিশের অর্ডারটি (No. TP./14) এখন বাতিল হয়ে গেছে। (সংযোজনী ৮ এ এই অর্ডারটির ফটোকপি রইল।) বর্তমানে কলকাতা পুলিশের মাননীয় কমিশনারের যে অর্ডারে কলকাতার কিছু রাস্তায় সাইকেল নিয়ন্ত্রণ (restrict) করার কথা বলা আছে (No. TP./15 dated, Kolkata, the 13.02.2014, সংযোজনী ৯), সেখানে কোথাও সাইকেল চালকদের থেকে জরিমানার উল্লেখ নেই। যে আইনে সাইকেল নিয়ন্ত্রণের অর্ডার, সেই WBMVR 1989 এ কোথাও সাইকেল চালকদের কাছ থেকে জরিমানা নেওয়ার কথা বলা নেই। বরং ওই আইনের ৩৫৬ (এ) (পি) ধারায় সাইকেল চালকদের সুবিধার্থে সাইকেল লেন, স্পেশ্যাল সিগন্যাল ইত্যাদির বন্দোবস্ত করার কথা বলা রয়েছে।

গ) মোটর ভেহিকলস আইনের যে ধারায় সাইকেলে নিষেধাজ্ঞা, সেটি পদচারী, সাইকেল ও মোটরগাড়ির জন্য লেন পৃথকীকরণের ধারা

WBMVR 1989 (সংযোজনী ১০) এর যে ২৯১ (২) ধারায় সাইকেল নিষেধাজ্ঞার অর্ডারটি দিয়েছেন মাননীয় কমিশনার। এই ২৯১ নং ধারাটির শিরোনাম '**Footpath, Cycle-tracks and traffic segregation**'। ২৯১ (১) ধারায় ফুটপাথ ও সাইকেল লেন-এ মোটরগাড়ি নিয়ন্ত্রণের কথা এবং ২৯১ (২) ধারায় মোটরগাড়ির রাস্তায় সাইকেল, রিক্সা ইত্যাদি নিয়ন্ত্রণের কথা বলা আছে। অর্থাৎ, এই ধারাটি ট্রাফিক পৃথকীকরণের ধারা, যা মোটরগাড়ি ও অমোটরচালিত যানের জন্য লেন বা রাস্তা পৃথক করবে। আমরা মনে করি, সাইকেল চালককে তার গন্তব্যে যাওয়ার বিকল্প রাস্তা বা লেন না দেখিয়ে এই ধারা প্রয়োগ করা আইনের মূল বক্তব্যের বিরোধী এবং তা কলকাতার রাস্তায় সাইকেল চালকের গন্তব্যে পৌঁছনোর অধিকারকে খর্ব করে। একই সাথে, একটি আইনের ধারা, যা সাইকেল চালকের নিরাপদ ও অবাধ চলাচলের স্বার্থে ব্যবহার করার জন্য আইনের বই-তে সংযুক্ত করা হয়েছে, তাকে সাইকেল নিষেধাজ্ঞার কাজে ব্যবহার করা আইন-প্রণেতাদের চরম অবমাননাও বটে।

ঘ) সাইকেল বাজেয়াপ্ত করার নির্দেশ কোথাও নেই

WBMVR 1989 এবং (No. TP./15), অর্থাৎ আইন এবং অর্ডার -- এই দুটোর কোথাও সাইকেল চালকের সাইকেল বাজেয়াপ্ত করার কথা বলা নেই। সাইকেল বাজেয়াপ্ত করা, সাইকেল থানায় রেখে দেওয়া সম্পূর্ণ বেআইনি বলে আমরা মনে করি।

ঙ) আমরা জানতে পেরেছি যে সাইকেল নিয়ন্ত্রণের অর্ডারটি বর্তমানে কলকাতা উচ্চ আদালতে বিচারাধীন (W.P. No. 1652 (W) of 2014)।

আমরা মনে করি সাইকেল চালকদের স্বীকৃতি দিয়ে তাকে নিয়মকানুনের আওতায় আনা যেতেই পারে, কিন্তু রাস্তায় সাইকেল চালানোর জন্য সাইকেল চালককে কখনও জরিমানা বা সাইকেল বাজেয়াপ্ত করা যাবে না।

KOLKATA CYCLE SAMAJ
কলকাতা সাইকেল সমাজ
Block S8, Manicktala Housing Estate, Kol 700054
M. 9477355084; Email : cyclesamaj.kolkata@gmail.com

২) রাস্তার তিনটি লেনের একটি (বাঁদিকেরটি) সাইকেল সহ কমগতির যানবাহনের জন্য বরাদ্দ করা

গত ২০১৮ সালে ইএম বাইপাসে চিংড়িঘাটা অঞ্চলে *দিনের বেলায়* বাসের ধাক্কায় দুই সাইকেল আরোহী তরুণের মর্মান্তিক মৃত্যু, রাসবিহারী, মুচিপাড়া এলাকায় এবং ইএম বাইপাসে *রাত্রিবেলায়* প্রাইভেট মোটরগাড়ির ধাক্কায় তিনজন সাইকেল চালকের মৃত্যু আবার চোখে আঙুল দিয়ে দেখিয়ে দিয়েছে, আমরা সাইকেল চালকরা কলকাতার রাস্তায় কতটা ঝুঁকি নিয়ে চলাফেরা করি। আপনি ভেবে দেখবেন, শহর কলকাতার সমস্ত রাস্তার গোটাটাই দ্রুতগতির এবং ভারী মোটরগাড়ির অবাধ চলাচলের জায়গা। শহরে যত চওড়া রাস্তা আছে, সব জায়গাতে মোটরগাড়ি ৪০ কিমি প্রতি ঘন্টা গতিতে চলাচল করে। অন্তত তিনটি করে লেন আছে এই সব চওড়া রাস্তায়। কিন্তু সব লেন দিয়ে মোটরগাড়ি যায়। এমন কোনো রাস্তা নেই, যেখানে মোটরগাড়ি নিষিদ্ধ। আমাদের বক্তব্য, *রাস্তার তিনটি লেনের একটি লেন সাইকেল ও অন্যান্য অমোটরচালিত বা হাল্কা ও কম গতির গাড়ির জন্য বরাদ্দ করতে হবে। যেমন সাইকেল, রিক্সা, ইবাইক, ইরিক্সা, টোটো। ওই লেন-এ কখনোই দ্রুতগতি ও ভারী মোটরগাড়ি (মোটরবাইক এবং অটো সহ) ঢুকতে দেওয়া যাবে না। একদম বাঁদিকের লেনটিই সাইকেল লেন তথা ধীরগতি (স্লো মুভিং) লেন হোক। সাধারণতঃ দেখা যায় বাসস্ট্যান্ডে বাসগুলো একদম বাঁদিকের লেন এ চলে আসে। সেটা বন্ধ করা হোক। বাসযাত্রীরা বাসস্ট্যান্ডে এই স্লোমুভিং লেন এর ওপরে উঠে বাস ধরতে যেতে পারেন। কিন্তু বাস যেন এই লেন-এ চলে না আসে। এই ধীরগতি বা স্লোমুভিং লেন-এ সর্বোচ্চ গতির সীমা ২০ কিমি/ঘন্টা বেঁধে দেওয়া হোক, যেমন 'সেফ ড্রাইভ সেভ লাইফ' এ মোটরগাড়ির সর্বোচ্চগতি ৪০ কিমি/ঘন্টাতে বেঁধে দেওয়া হয়েছে। একইসাথে ওজনের ক্ষেত্রেও সর্বোচ্চসীমা বেঁধে দেওয়া হোক (২০০ বা ২৫০ কেজি)। ইরিক্সা এবং টোটোর ক্ষেত্রেও মোটরের ক্ষমতার ঊর্ধসীমা বেঁধে দেওয়া হোক ভবিষ্যতের কথা ভেবে।* আমরা মনে করি কলকাতার মতো শহরে, যেখানে রাস্তার পরিমাণ যথেষ্ট কম এবং জনঘনত্ব খুব বেশি, সেখানে সাইকেল সহ দূষণবিহীন যান এর শতাংশ বৃদ্ধিতে এই পদক্ষেপটি সবচেয়ে কার্যকরী হতে পারে।

৩) রাস্তার বাঁদিকের লেনটি পার্কিং-এর দখলমুক্ত করা

কলকাতার প্রায় সমস্ত রাস্তার বাঁদিকের লেন-টায় প্রাইভেট গাড়ি / মোটরবাইক / বাস মিনিবাস / মালবাহী গাড়ি / ট্যাক্সি দাঁড় করানো থাকে। কখনো আইনত পার্কিং দেওয়া হয়, কখনো বেআইনিভাবে পার্কিং করে রাখা হয়। এই মোটরগাড়ি পার্কিং থেকে ওই বাঁদিকের লেনটিকে মুক্ত করতে পারলেই সেখানে সাইকেল ও অন্যান্য কমগতির ও অমোটরচালিত যানবাহনের জন্য পৃথক ব্যবস্থা করা সম্ভব। রাস্তার ওপর দ্রুতগতির মোটরগাড়ির অধিকার যতটা, আমাদেরও ততটা। কিন্তু এখন রাস্তাগুলো সব মোটরগাড়ির একচেটিয়া হয়ে গেছে। আমাদের প্রস্তাব, ব্যস্ত রাস্তায় মোটরগাড়ি পার্কিং সম্পূর্ণ নিষিদ্ধ হোক। বাঁদিকের লেন সম্পূর্ণভাবে দখলমুক্ত হোক।

৪) রাস্তায় মোটরগাড়ির অগ্রাধিকার ও সংখ্যা কমানো

কলকাতার বিভিন্ন রাস্তার ক্রসিং-এ পদচারীদের জন্য গ্রিন সিগন্যাল খুব কমে গেছে। থাকলেও সেটা ব্যবহার হয় না। বিশেষতঃ মোড়ের মাথায় মোটরগাড়িকে মারাত্মক অগ্রাধিকার দেওয়া হয়। সিগন্যাল সবুজ থেকে লাল হয়ে যাওয়ার মধ্যে যে সময়টুকু থাকে, যা মোড়ের মাথায় পদচারীদের রাস্তা পারাপারের জন্য ব্যবহৃত

হওয়ার কথা, তা প্রায় না থাকার মতো হয়ে যাওয়ায়, খুব কম সময়ের জন্য হয়ে যাওয়ায়, পদচারীদের রাস্তা পারাপারে তো অসুবিধা হয়। একইসাথে সাইকেল সহ অন্যান্য কম গতির যানবাহনের ক্ষেত্রেও খুব অসুবিধা হয়। আমরা ডিউটিরত ট্রাফিক সার্জেনদের সাথে কথা বলে দেখেছি, তাদের যুক্তি, ট্রাফিক মসৃণ হলে গতি বাড়ে এবং এর ফলে বায়ুদূষণও কম হয়। এ প্রসঙ্গে আমাদের বক্তব্য, ট্রাফিক বলতে কেবল মোটরগাড়ির কথা ভাবা ঠিক না। পদচারী এবং সাইকেল সহ কমগতির অমোটরচালিত যানও কিন্তু সমানভাবে ট্রাফিকের অংশ। আর *সামগ্রিকভাবে মোটরগাড়ির সংখ্যা কমানো না গেলে বায়ুদূষণ কোনোভাবেই আটকানো যাবে না।* কয়েক বছর আগে কলকাতা পুলিশের ট্রাফিক ডিপার্টমেন্টের তদানীন্তন সর্বোচ্চ অফিসার শ্রী সৌমেন মিত্র মহাশয় এই কথা স্বীকার করে নিয়ে মৌখিক সাক্ষাতে আমাদের বলেছিলেন, শহর কলকাতায় ব্যক্তিগত ব্যবহারের মোটরগাড়ি কমানোর জন্য নানা পরিকল্পনা করা হলেও শেষ পর্যন্ত নিয়ে ওঠা যায়নি। সারা পৃথিবীতে এর নানা পদ্ধতি আছে -- পুরনো গাড়ি বাতিল করা, নতুন গাড়ির রেজিস্ট্রেশন দেওয়া কমানো, জোড়-বিজোড় সিস্টেম ইত্যাদির মাধ্যমে মোটরগাড়ির সংখ্যা কমানো যায়। মোটরগাড়ির সংখ্যা বৃদ্ধি সারা বিশ্বেই নগর-পরিচালকদের একটি মাথাব্যাথা। আমরা মনে করি, উক্ত পরিকল্পনাগুলি বাস্তবায়নের উদ্যোগ জরুরি। *আমরা দেখি, নগর পরিকল্পনায় আরো বেশি বেশি মোটরগাড়িকে রাস্তায় জায়গা দেওয়ার জন্য উদ্যোগ নেওয়া হচ্ছে। ফুটপাথ ছোটো করা হচ্ছে। ডিভাইডার সংকীর্ণ করা হচ্ছে। উড়ালপুল করা হচ্ছে। আমরা দ্ব্যর্থহীন ভাষায় এটা বলে দিতে চাই, এই পথ ভুল পথ। আত্মঘাতী পথ। এই পথে কলকাতার বায়ুদূষণকে আরো চরম আকার দেওয়া হচ্ছে।* নীতিনির্ধারকদের থেকে আমরা দীর্ঘমেয়াদী বিবেচনাবোধ কামনা করি।

৫) পথ নিরাপত্তার প্রচারে সাইকেলকে অন্তর্ভুক্ত করা হোক

রাজ্য সরকার তথা প্রশাসনের পথ নিরাপত্তা জনিত যে ক্যাম্পেন আছে, যেমন 'সেফ ড্রাইভ, সেভ লাইফ' ও 'পথ নিরাপত্তা' প্রচার, সেখানে সাইকেলকে অন্তর্ভুক্ত করা হোক। সাইকেল চালকদের ট্রাফিক সিগন্যাল মানার ব্যাপারে প্রশিক্ষণ দেওয়া হোক। একটা অভিযোগ আমাদের প্রায়শই শুনতে হয়, সাইকেল চালকরা ট্রাফিক আইন মানে না। কিন্তু সাইকেলকে একটি যান হিসেবে স্বীকৃতি না দিলে, সাইকেল চালককে ট্রাফিক আইন মানতে না শেখালে, কীভাবে সাইকেল চালক ট্রাফিক আইন মানবে? আমরা সাইকেল চালকরা কলকাতার আর পাঁচটা মানুষের মতোই মানুষ। সাইকেলকে কদর করলে সাইকেল চালকরাও ট্রাফিক আইনের কদর করবে নিশ্চিত।

৬) ইএম বাইপাস, ডায়মণ্ড হারবার রোড সহ যে সমস্ত রাস্তায় অনেকগুলি লেন করা হচ্ছে, সেখানে সাইকেলের জন্য আলাদা করে 'সাইকেল লেন' তৈরি করা আবশ্যিক

ইএম বাইপাস ইত্যাদি রাস্তার ক্ষেত্রে বড়ো ও দ্রুতগামী গাড়ির পাশ দিয়ে সাইকেল চালানো আমাদের পক্ষে কখনোই নিরাপদ নয়। তাই, ইএম বাইপাসে সাড়ে চৌদ্দ কিমি সাইকেল লেন আমাদের কাছে এক সুখবর। সংবাদমাধ্যমে আমরা ২০১০ সালের সেপ্টেম্বর মাসে জেনেছিলাম, প্রাথমিক পরিকল্পনা অনুযায়ী বিআরটিএস প্রকল্পে রাস্তার দুদিকে (আপ-ডাউন) দুটি সাইকেল লেন, প্রতিটি সাড়ে তিন মিটার করে হওয়ার কথা। ওই লেন-এ সাইকেল ছাড়াও অ-মোটরচালিত রিক্সা ও ভ্যান চলার কথা। এছাড়া তার পাশ দিয়ে গাছ লাগানোর জায়গা এবং পদচারীদের জন্য লেন (আড়াই মিটার চওড়া) হওয়ার কথা। একইসঙ্গে আমরা জেনেছিলাম, ২০১২ সালের আগস্ট মাসের মধ্যে এই লেন তৈরির কাজ সম্পন্ন হবে।

KOLKATA CYCLE SAMAJ
কলকাতা সাইকেল সমাজ
Block S8, Manicktala Housing Estate, Kol 700054
M. 9477355084; Email : cyclesamaj.kolkata@gmail.com

যদিও রাস্তাটি অনেক আগেই শেষ হবার কথা ছিল, অনেক দেরি হয়ে গেছে, পেরিয়ে গেছে সাত বছর, কিন্তু সাড়ে তিন মিটার চওড়া লেন প্রস্তুতির কাজ দেখে আমরা খুবই আনন্দিত হয়েছি।

কিন্তু এই লেনের কাজ শেষ হতে এখনো অনেক জায়গায় বাকি আছে। **আমাদের অনুরোধ, ১) এই লেনের কাজ তাড়াতাড়ি শেষ করা হোক। এবং ২) যতটুকু জায়গায় কাজ শেষ হয়েছে, সেই সব জায়গায় লেনটি সাইকেল লেন হিসেবে চিহ্নিত করে চালু করে দেওয়া হোক।** তাতে স্থানীয় সাইকেল চালকদের এবং অ-মোটরচালিত রিক্সা ভ্যান চালকদের অনেক উপকার হবে। লেন-এর ওপর দোকান, বাজার, অটো-স্ট্যান্ড, গাড়ির বিপণী ইত্যাদি যেভাবে বসে যাচ্ছে, তা দূর হবে। সাইকেল লেনটি যথাযথ থাকবে কি না তা নিয়ে আমরা আশঙ্কিতও বোধ করছি। এ প্রসঙ্গে আমরা আগে পুর্ত ও নগরোন্নয়ন দপ্তরে চিঠি দিয়েছিলাম, তা সংযোজনীতে রইল (সংযোজনী ১১)।

৭) ফ্ল্যাটবাড়ি / অ্যাপার্টমেন্ট, সরকারি অফিস, শপিং মল এবং মেট্রো স্টেশনগুলিতে সাইকেল স্ট্যান্ড-এর ব্যবস্থা করা হোক

কলকাতায় সাইকেল চুরি একটি বিরাট সমস্যা। এইজন্য অনেকেই সাইকেল কিনতে চেয়েও পারেন না। সাইকেল চালিয়ে অফিস বা মেট্রো ধরতে যেতে চেয়েও পারেন না। যাতে ফ্ল্যাটবাসীরা সাইকেল রাখতে পারেন নিরাপদে, সাইকেল চালকরা যাতে অফিসে গিয়ে সাইকেল রাখতে পারেন নিরাপদে, বাড়ি থেকে সাইকেল করে গিয়ে মেট্রো ধরতে পারেন, সেই জন্য সরকারের তরফে উদ্যোগ জরুরি বলে আমাদের মনে হয়।

৮) কলকাতায় অন্ততঃ চারটি স্পোর্টস সাইক্লিং ট্র্যাক চাই, যেখানে স্পোর্টস সাইক্লিস্টরা প্র্যাকটিস করতে পারবে।

৯) সমস্ত জাতীয় ও রাজ্য সড়কে আলাদা সাইকেল লেন / ধীরগতি লেন চাই যা গাড়ি-লেন থেকে সড়ক বিভাজনী দিয়ে আলাদা করা থাকবে।

কলকাতার পরিশ্রমী ও কম রোজগারের মানুষের অবলম্বন, পরিবেশবান্ধব সাইকেলের পাশে থাকুন

রাজ্য সরকারের সবুজ সাথি প্রকল্পে কলকাতা তথা সারা রাজ্যে সাইকেল চালানোকে উৎসাহিত করা হচ্ছে। এই প্রকল্প আন্তর্জাতিক খ্যাতিও পেয়েছে। সাইকেল প্রদান করা হচ্ছে বিনামূল্যে। কলকাতা পুলিশের উচ্চতর আধিকারিকরা কলকাতায় সাইকেল চালানোকে উৎসাহ দিচ্ছেন। কলকাতা জোড়া সাইকেল যাত্রাগুলিতে তারা উৎসাহের সঙ্গে এগিয়ে এসে যাবার পথ করে দিয়েছেন, সঙ্গে থেকেছেন গাড়ি নিয়ে। এই বছর আমাদের চক্রাকার সাইকেল র‍্যালিতে আমরা পরিবহণ মন্ত্রী এবং আইন মন্ত্রীর শুভেচ্ছা পত্র পেয়েছি। আমরা রাজ্য সরকার ও প্রশাসনের সাইকেল চালকদের সমর্থনে এগিয়ে আসায় খুবই আনন্দিত।

কলকাতায় সাইকেল চালায় মূলতঃ খেটে খাওয়া কম রোজগারের মানুষরা। দুধওয়ালা, ডেলিভারি কর্মী, কাগজবিক্রেতা, প্রাইভেট টিউটর, সিকিউরিটি কর্মী, অফিসযাত্রী, ছাত্রছাত্রী, ক্যুরিয়ারকর্মী, ঠিকা শ্রমিক ও কর্মচারী, গৃহশ্রমিক, নির্মাণশ্রমিক, দোকানদার, মাছ বা সবজিবিক্রেতা ইত্যাদিরাই মূলতঃ কলকাতা শহরে সাইকেলে যাতায়াত করে। আমরা কলকাতার সাইকেল চালকরা, বায়ুদূষণে মুমূর্ষু এই শহরের বন্ধু।

নিবেদনান্তে,

রঘু জানা
9477355084

এই বয়ানে 'কলকাতা সাইকেল সমাজ'-এর কর্মীবৃন্দ এবং সাইকেল অভিযাত্রী, সাইকেল ব্যবসায়ী, সাইকেল কারিগর, সাইকেল ডিজাইনারদের স্বাক্ষর পরের পৃষ্ঠায় রইল।

KOLKATA CYCLE SAMAJ
কলকাতা সাইকেল সমাজ

Block S8, Manicktala Housing Estate, Kol 700054
M. 9477355084; Email : cyclesamaj.kolkata@gmail.com

শ্রীমান চক্রবর্তী	বাপ্পাদিত্য গাঙ্গুলী	শমীক সরকার	অমলেন্দু সরকার	ধীমান রায়চৌধুরী	পঞ্চাদ্রী কর্মকার	অমিত চক্রবর্তী
অনিল দাস	কৃপাসিন্ধু	মৈনাক মাইতি	তুষার চক্রবর্তী	সুনীশ দেব	মৌটুসী ঘটক	সঞ্জয় সিং
রঘুনাথ ভট্টাচার্য	সুতপা মাইতি	শরত নস্কর	সুদীপ্ত নাগ	প্রসূন দাস	বিশ্বজিৎ পাল	সুরজিত দাস
আবদুর রশিদ	শতঞ্জীব গুপ্ত	শুভায়ন দাশগুপ্ত	রুবিয়া মণ্ডল	অমিত দাস	অজয় নাথ	মালিনী শূর
শান্তনু দাস	কল্লোল ভট্টাচার্য	রাজমুকুট সাধুখা	তাপস মুখার্জি	শিলাদিত্য সিনহা	স্বপন বাউলিয়া	সক্রেটিস সর্দার

সাইকেল অভিযাত্রী

সাইকেল দোকান

সাইকেল মিস্ত্রী

সাইকেল ডিস্ট্রিবিউটর

সাইকেল ডিজাইনার